



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Piotr Ołowski

ULC-LTL-4/5021-0009/02/15

AEROKLUB POLSKI ZARZĄD
wpłynęła dnia 2015-03-24
l.dz. 485

Warszawa, 2015.03. 17

Pan Mikołaj Doskocz
ul. 17 Stycznia 39
00-906 Warszawa
(pełnomocnik Aeroklubu
Polskiego)



000000856650

DECYZJA

Na podstawie art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.), § 7 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. z 2013 r. poz. 810) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Aeroklubu Polskiego (pismo znak: AERO/49/7/2015 z dnia 19 stycznia 2015 r., uzupełnione pismem znak: AERO/49/92/2015 z dnia 4 marca 2015 r.),

zezwalam na wprowadzenie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska Suwałki (EPSU), polegających na:

(w etapie I)

1. likwidacji dotychczasowego pasa startowego PS-1, o nawierzchni naturalnej (darniowej), o wymiarach: 640 m x 100 m (z zabezpieczeniem: 760 m x 220 m), Az 60° - 220°;
2. likwidacji dotychczasowego pasa startowego PS-2, o nawierzchni naturalnej (darniowej), o wymiarach: 400 m x 100 m (z zabezpieczeniem: 520 m x 220 m), Az 0° - 180°;
3. likwidacji dotychczasowych powierzchni podejść do pasów startowych: PS-1 i PS-2 o nachyleniu 1:30 oraz powierzchni przejściowych o nachyleniu 1:7;
4. budowie drogi startowej o nawierzchni sztucznej wraz z jej odwodnieniem – DS-1 o wymiarach: 1320 m x 30 m (pas drogi startowej o wymiarach: 1440 m x 150 m) co niesie za sobą również zmianę kodu referencyjnego lotniska z 1 na 2B;
5. budowie stref bezpieczeństwa końca drogi startowej (DS-1), tj. – RESA:
 - a) o wymiarach: szer. 60 m x dł. 90 m na kierunku RWY 08,
 - b) o wymiarach: szer. 60 m x dł. 90 m kierunku RWY 26;
6. budowie drogi kołowania DK, o nawierzchni sztucznej, o szerokości 15 m wraz z jej oświetleniem i odwodnieniem;
7. budowie płaszczyzny postoju statków powietrznych (PPS), o nawierzchni sztucznej wraz z jej oświetleniem i odwodnieniem, o wymiarach: 65 m x 130 m;
8. budowie płaszczyzny do zawracania wraz z jej oświetleniem i odwodnieniem,

- o wymiarach: 60 m x 130 m;
9. budowie oświetlenia DS-1 o nawierzchni sztucznej:
 - a) światła krawędzi drogi startowej w odstępach co 60 m,
 - b) uproszczony świetlny system podejścia na obu kierunkach,
 - c) wzrokowe wskaźniki ścieżki podejścia (PAPI) w odległości 300 m od progów drogi startowej na obu kierunkach;
 10. budowie drogi startowej o nawierzchni naturalnej (darniowej) – DS-2 o wymiarach: 800 m x 60 m, Az 082° - 262° z zabezpieczeniem krawędzi czolowych o szerokości 30 m i zabezpieczeniem krawędzi bocznych o szerokości 10 m;
 11. wyznaczeniu:
 - a) nowego punktu odniesienia lotniska (ARP) na DS-1 w miejscu o współrzędnych: 54°04'26,7'' N; 22°53'37'' E;
 - b) nowej wysokości wyjściowej lotniska na poziomie Hw = 179,00 m n.p.m.;
 12. zmianie zasięgu dotychczasowej powierzchni poziomej wewnętrznej, na powierzchnię poziomą wewnętrzną, wyznaczoną okręgiem o promieniu 3500 m od nowego punktu ARP;
 13. zmianie wysokości powierzchni stożkowej z 75 m na 60 m, o nachyleniu 1:20;
 14. wyznaczeniu dla dróg startowych powierzchni podejść i powierzchni przejściowych, w tym:
 - a) dla DS-1 o nawierzchni sztucznej, powierzchnie podejść o nachyleniu 1:30 na obu kierunkach i powierzchni przejściowej o nachyleniu 1:5;
 - b) dla DS-2 o nawierzchni naturalnej (darniowej), powierzchnie podejść o nachyleniu 1:20 na obu kierunkach i powierzchni przejściowej o nachyleniu 1:5;
 - c) dla DS-3 i DS-4 o nawierzchniach naturalnych (darniowych), powierzchnie podejść o nachyleniu 1:20 na obu kierunkach i powierzchni przejściowych o nachyleniu 1:5 (DS-3 i DS-4 projektowane w II etapie, zgodnie z punktem 22 decyzji);
 15. zmianie istniejącego przebiegu granicy lotniska, po której powierzchnia lotniska będzie wynosić 100,8221 ha;
 16. budowie ogrodzenia lotniska o wysokości do 2 m;
 17. lokalizacji dwóch wskaźników kierunku wiatru;
 18. budowie drogi wewnętrznej utwardzonej (asfalt), o szerokości 6 m wraz z bramą wjazdową;
 19. budowie urządzenia treningowego dla skoczków spadochronowych o konstrukcji stalowej, o wysokości do 6,10 m;
 20. lokalizacji masztu oświetleniowego o wysokości do 5,90 m;
 21. budowie dróg wewnętrznych o nawierzchni naturalnej, żwirowej, o szerokości 4 m;

(w etapie II)

22. lokalizacji nowych dróg startowych o nawierzchni naturalnej (darniowej):
 - a) DS-3 o wymiarach: 590 m x 80 m, Az 125° - 305° z zabezpieczeniem krawędzi czolowych o szerokości 30 m i zabezpieczeniem krawędzi bocznych o szerokości 10 m;
 - b) DS-4 o wymiarach: 540 m x 80 m, Az 036° - 216° z zabezpieczeniem krawędzi

czołowych o szerokości 30 m i zabezpieczeniem krawędzi bocznych o szerokości 10 m,
zgodnie z przesłaną dokumentacją.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 61 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem może dokonać istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska po uzyskaniu zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W oparciu o powyższy przepis Aeroklub Polski, jako zarządzający lotniskiem Suwałki, wystąpił, poprzez pełnomocnika – Pana Mikołaja Doskocza, ze stosownym wnioskiem do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (pismo znak: AERO/49/7/2015 z dnia 19 stycznia 2015 r., uzupełnione pismem znak: AERO/49/92/2015 z dnia 4 marca 2015 r.) przedstawiając propozycje zmian wraz z dokumentacją kartograficzną, stanowiącą integralną część niniejszej decyzji.

Po przeanalizowaniu w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego zaproponowanych w powyższym wniosku zmian na lotnisku Suwałki, zaakceptowano zmiany eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska Suwałki (EPSU), polegających na:

(w etapie I)

1. likwidacji dotychczasowego pasa startowego PS-1, o nawierzchni naturalnej (darniowej), o wymiarach: 640 m x 100 m (z zabezpieczeniem: 760 m x 220 m), Az 60° - 220°;
2. likwidacji dotychczasowego pasa startowego PS-2, o nawierzchni naturalnej (darniowej), o wymiarach: 400 m x 100 m (z zabezpieczeniem: 520 m x 220 m), Az 0° - 180°;
3. likwidacji dotychczasowych powierzchni podejść do pasów startowych: PS-1 i PS-2 o nachyleniu 1:30 oraz powierzchni przejściowych o nachyleniu 1:7;
4. budowie drogi startowej o nawierzchni sztucznej wraz z jej odwodnieniem – DS-1 o wymiarach: 1320 m x 30 m (pas drogi startowej o wymiarach: 1440 m x 150 m) co niesie za sobą również zmianę kodu referencyjnego lotniska z 1 na 2B;
5. budowie stref bezpieczeństwa końca drogi startowej (DS-1) na obu kierunkach, tj. – RESA:
 - c) o wymiarach: szer. 60 m x dł. 90 m,
 - d) o wymiarach: szer. 60 m x dł. 90 m;
6. budowie drogi kołowania DK, o nawierzchni sztucznej, o szerokości 15 m wraz z jej oświetleniem i odwodnieniem;
7. budowie płaszczyzny postoju statków powietrznych (PPS), o nawierzchni sztucznej wraz z jej oświetleniem i odwodnieniem, o wymiarach: 65 m x 130 m;
8. budowie płaszczyzny do zawracania wraz z jej oświetleniem i odwodnieniem, o wymiarach: 60 m x 130 m;
9. budowie oświetlenia DS-1 o nawierzchni sztucznej:
 - a) światła krawędzi drogi startowej w odstępach co 60 m,
 - b) uproszczony świetlny system podejścia na obu kierunkach,
 - c) wzrokowe wskaźniki ścieżki podejścia (PAPI) w odległości 300 m od progów drogi startowej na obu kierunkach;

10. budowie drogi startowej o nawierzchni naturalnej (darniowej) – DS-2 o wymiarach: 800 m x 60 m, Az 082° - 262° z zabezpieczeniem krawędzi czołowych o szerokości 30 m i zabezpieczeniem krawędzi bocznych o szerokości 10 m;
11. wyznaczeniu:
 - a) nowego punktu odniesienia lotniska (ARP) na DS-1 w miejscu o współrzędnych: 54°04'26,7'' N; 22°53'37'' E;
 - b) nowej wysokości wyjściowej lotniska na poziomie Hw = 179,00 m n.p.m.;
12. zmianie zasięgu dotychczasowej powierzchni poziomej wewnętrznej, na powierzchnię poziomą wewnętrzną, wyznaczoną okręgiem o promieniu 3500 m od nowego punktu ARP;
13. zmianie wysokości powierzchni stożkowej z 75 m na 60 m, o nachyleniu 1:20;
14. wyznaczeniu dla dróg startowych powierzchni podejść i powierzchni przejściowych, w tym:
 - a) dla DS-1 o nawierzchni sztucznej, powierzchni podejść o nachyleniu 1:30 na obu kierunkach i powierzchni przejściowej o nachyleniu 1:5;
 - b) dla ~~DS-2 o nawierzchni naturalnej (darniowej), powierzchni podejść~~ o nachyleniu 1:20 na obu kierunkach i powierzchni przejściowej o nachyleniu 1:5;
 - c) dla DS-3 i DS-4 o nawierzchniach naturalnych (darniowych), powierzchni podejść o nachyleniu 1:20 na obu kierunkach i powierzchni przejściowych o nachyleniu 1:5 (DS-3 i DS-4 projektowane w II etapie, zgodnie z punktem 22 decyzji);
15. zmianie istniejącego przebiegu granicy lotniska, po której powierzchnia lotniska będzie wynosić 100,8221 ha;
16. budowie ogrodzenia lotniska o wysokości do 2 m;
17. lokalizacji dwóch wskaźników kierunku wiatru;
18. budowie drogi wewnętrznej utwardzonej (asfalt), o szerokości 6 m wraz z bramą wjazdową;
19. budowie urządzenia treningowego dla skoczków spadochronowych o konstrukcji stalowej, o wysokości do 6,10 m;
20. lokalizacji masztu oświetleniowego o wysokości do 5,90 m;
21. budowie dróg wewnętrznych o nawierzchni naturalnej, żwirowej, o szerokości 4 m;

(w etapie II)

22. lokalizacji nowych dróg startowych o nawierzchni naturalnej (darniowej):
 - a) DS-3 o wymiarach: 590 m x 80 m, Az 125° - 305° z zabezpieczeniem krawędzi czołowych o szerokości 30 m i zabezpieczeniem krawędzi bocznych o szerokości 10 m;
 - b) DS-4 o wymiarach: 540 m x 80 m, Az 036° - 216° z zabezpieczeniem krawędzi czołowych o szerokości 30 m i zabezpieczeniem krawędzi bocznych o szerokości 10 m.

Zmiany wymiarów powierzchni ograniczających, o których mowa w punktach 12, 13 oraz 14 a) zostały dostosowane do planowanego w przyszłości przekształcenia drogi startowej nieprzyrządowej (DS-1) na drogę startową przyrządową z podejściem nieprecyzyjnym o kodzie referencyjnym 2B.

Zmiany istotnych cech eksploatacyjnych i technicznych lotniska, wymienione w powyższych punktach, będą realizowane w dwóch etapach. W etapie I przewidziane

są do realizacji zmiany wymienione w punktach 1 – 21, natomiast w etapie II, zmiany wymienione w punkcie 22.

Dokumentacja rejestracyjna, instrukcja operacyjna oraz AIP będą aktualizowane po zaistnieniu zmian kolejno w etapie I, a następnie w etapie II, zgodnie z zakresem dla każdego z etapów.

Obszary i lokalizacje wskazanych zmian zostały przedstawione na załącznikach mapowych w skali 1 : 25 000 oraz w skali 1 : 5 000 będących integralną częścią niniejszej decyzji.

Planowane inwestycje nie będą stanowiły przeszkód lotniczych oraz nie będą wpływały na powstanie nowych przeszkód lotniczych oraz na pogorszenie bezpieczeństwa i warunków dla ruchu lotniczego lotniska Suwałki. Projektowana modernizacja lotniska wpłynie również na poprawę jego funkcjonalności, w tym możliwości szerszego wykorzystania m.in. dla potrzeb komunikacji lotniczej.

W związku z powyższym stwierdzono jak w sentencji.

Jednocześnie przypominam, że zgodnie z art. 61 ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem Suwałki ma obowiązek zgłoszenia do rejestru lotnisk zmian, w terminie **14 dni** od ich zaistnienia. Równocześnie z wnioskiem o dokonanie zaistniałych zmian w rejestrze lotnisk należy przesłać wniosek o dokonanie zmian w instrukcji operacyjnej lotniska, jak również wystąpić do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o zaktualizowanie danych zawartych w AIP.

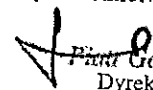
Pouczenie

Od niniejszej decyzji odwołanie nie przysługuje. Jednak strona niezadowolona z decyzji może na podstawie przepisów art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki

1. plan powierzchni ograniczających z naniesionymi zmianami w skali 1 : 25 000
2. plan zagospodarowania lotniska z naniesionymi zmianami w skali 1 : 5 000

Z up. PREZESA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego


Piotr Gaździł
Dyrektor
Departamentu Lotnisk